



Résultats du 1^{er} semestre 2013

26 juillet 2013

Résultats



■ Effets croissants de Transform 2015

Faits marquants du premier semestre

- + Un environnement économique mondial difficile
- + Plan de marche de Transform 2015 respecté
 - ▶ Strict contrôle des capacités
 - ▶ Forte réduction des investissements
 - ▶ Poursuite de la réduction des coûts unitaires
- + Poursuite de l'amélioration du résultat d'exploitation et du désendettement
 - ▶ Un deuxième trimestre profitable pour la première fois depuis cinq ans

Chiffres clés du semestre

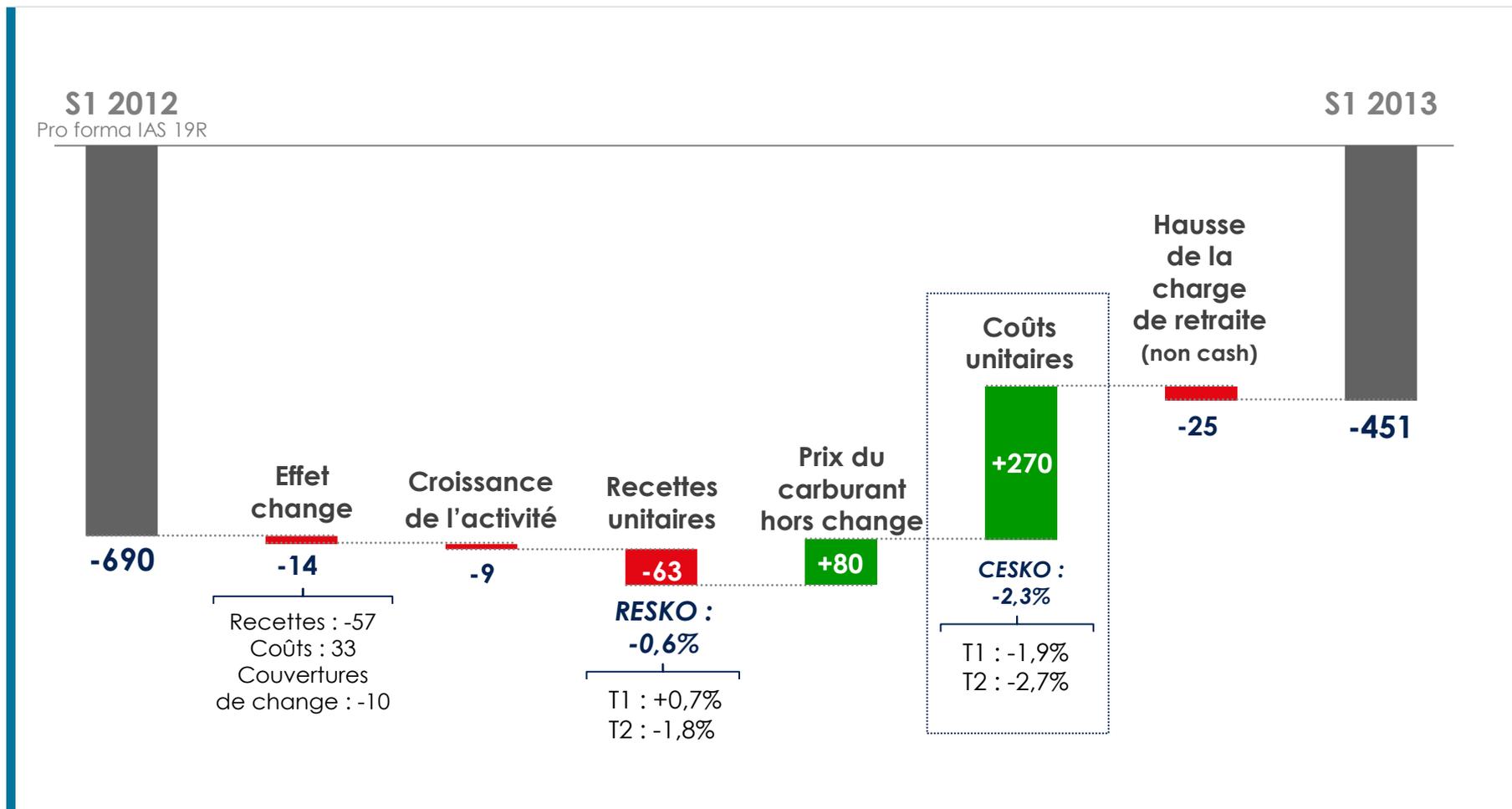
En millions d'euros	T2 2013	T2 2012*	variation	S1 2013	S1 2012*	variation
Chiffre d'affaires	6 580	6 500	+1,2%	12 301	12 145	+1,3%
Résultat d'exploitation	79	-79	+158	-451	-690	+239
<i>Marge d'exploitation</i>	+1,2%	-1,2%	+2,4 pt	-3,7%	-5,7%	+2,0 pt
Résultat d'exploitation ajusté**	159	2	+157	-292	-532	+241
Résultat net, part du groupe	-163	-897	+734	-793	-1 276	+483
Cash flow libre d'exploitation	525	310	+215	563	-139	+702
Dette nette en fin de période	5 339	6 239	-900			

* Pro forma IAS 19R

** Résultat d'exploitation ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

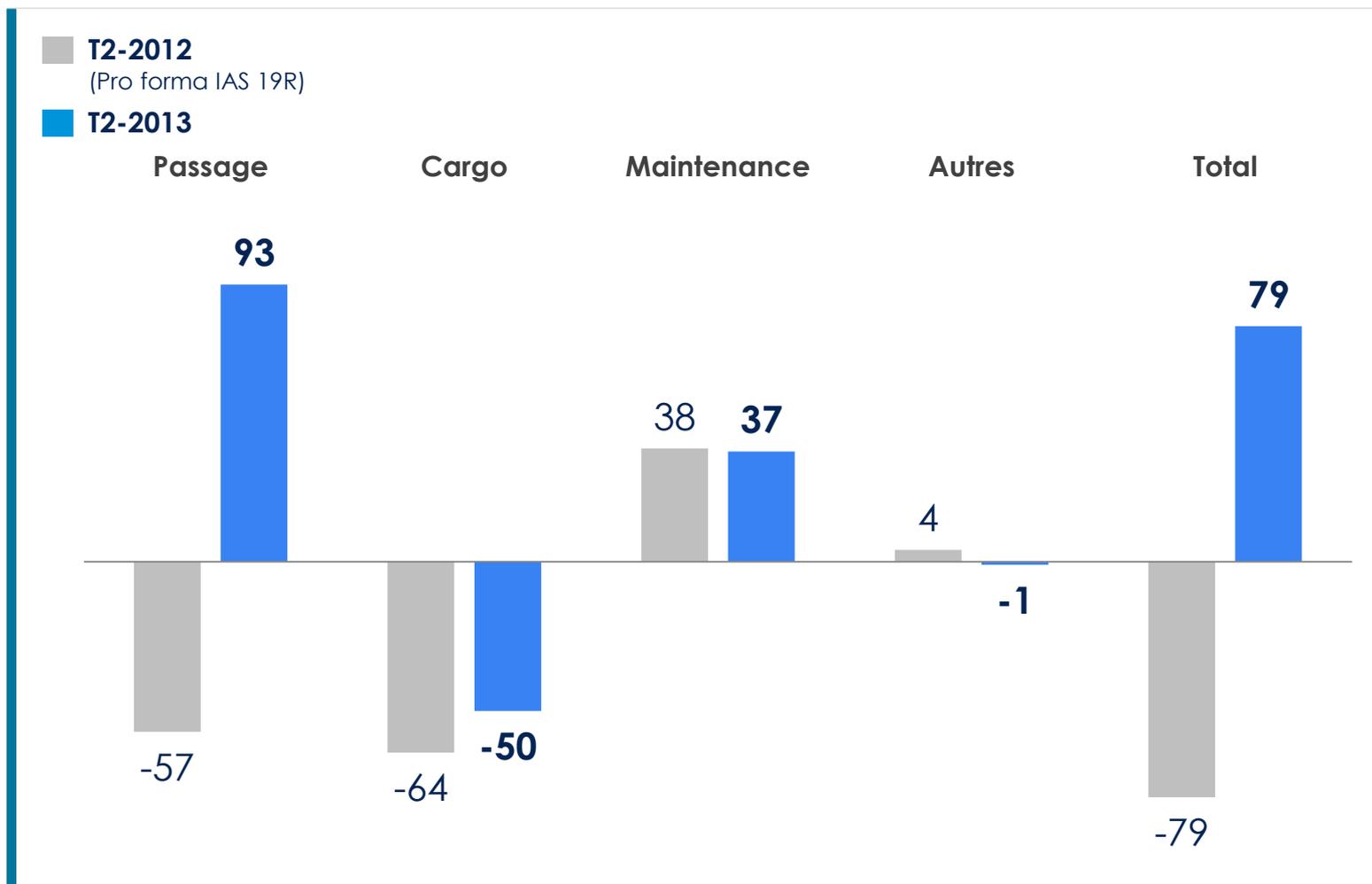
Evolution du résultat d'exploitation semestriel

En millions d'€

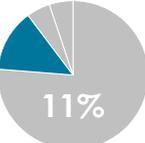
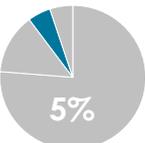
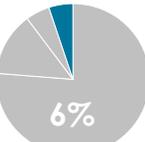


Deuxième trimestre : évolution du résultat d'exploitation par métier

En millions d'€

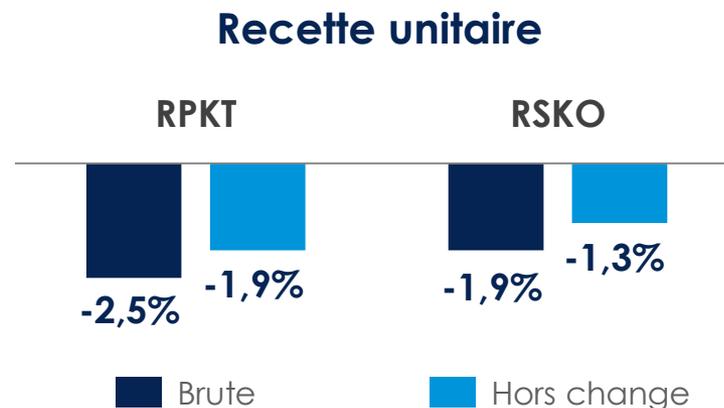
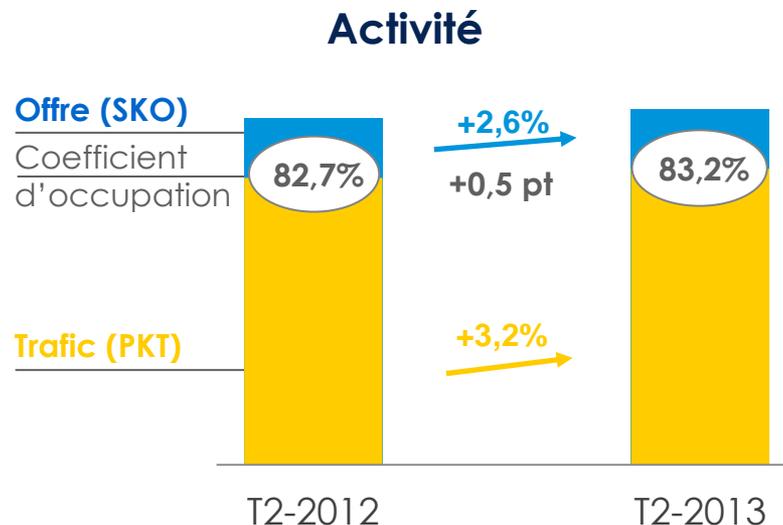


Deuxième trimestre : évolution du chiffre d'affaires par métier

		T2 2013 (Mds€)	Variation	Variation hors change
 <p>Passage</p>	 <p>78%</p>	5,16	+0,6%	+1,3%
 <p>Cargo</p>	 <p>11%</p>	0,71	-7,7%	-7,2%
 <p>Maintenance</p>	 <p>5%</p>	0,32	+20,4%	+20,3%
 <p>Autres</p>	 <p>6%</p>	0,40	+16,4%	+16,5%
Total		6,58	+1,2%	+1,9%

Activité passage : résultat d'exploitation positif au 2^{ème} trimestre

- + Un résultat d'exploitation positif en dépit de prix en baisse
- + Recettes unitaires moyen-courrier stable malgré un contexte difficile
- + Baisse des recettes unitaires long-courrier
 - ▶ Effet référence : RSKO historiquement élevée au T2 2012
 - ▶ RSKO long-courrier :
 - ▶ Classe avant : -1,7%*
 - ▶ Classe arrière : -0,9%*
 - ▶ Asie affectée par le Japon
 - ▶ Croissance de capacités sur l'Afrique
 - ▶ Situation géopolitique au Moyen-Orient



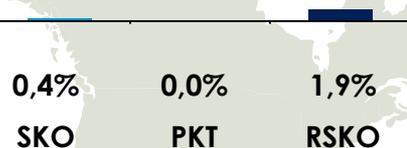
* Hors change

Recette unitaire passage par réseau

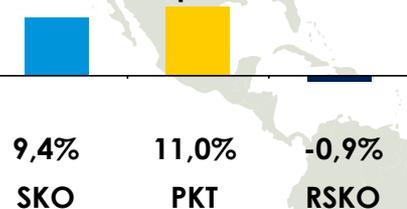
Avril-juin 2013

RSKO hors change

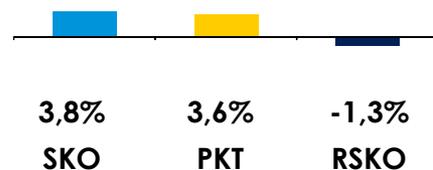
Amérique du Nord



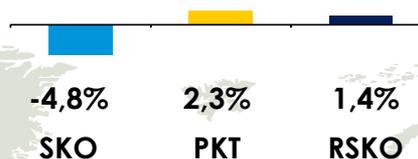
Amérique latine



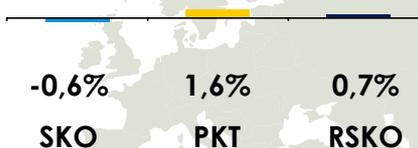
Total long-courrier



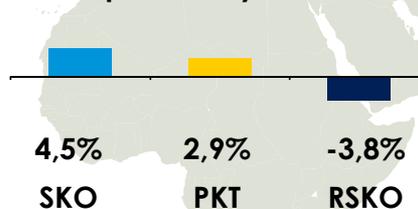
Domestique



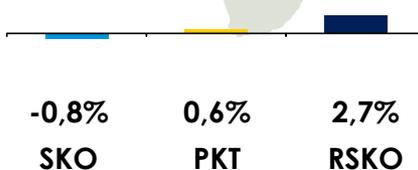
Europe



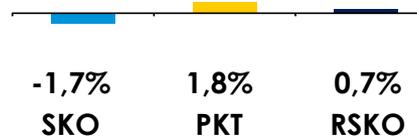
Afrique et Moyen Orient



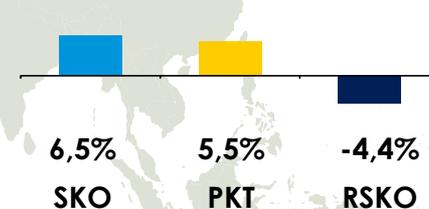
Caraïbes et Océan Indien



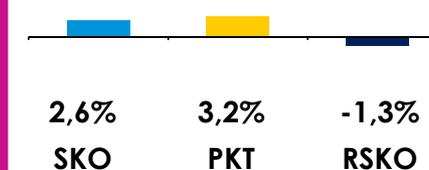
Total moyen-courrier



Asie

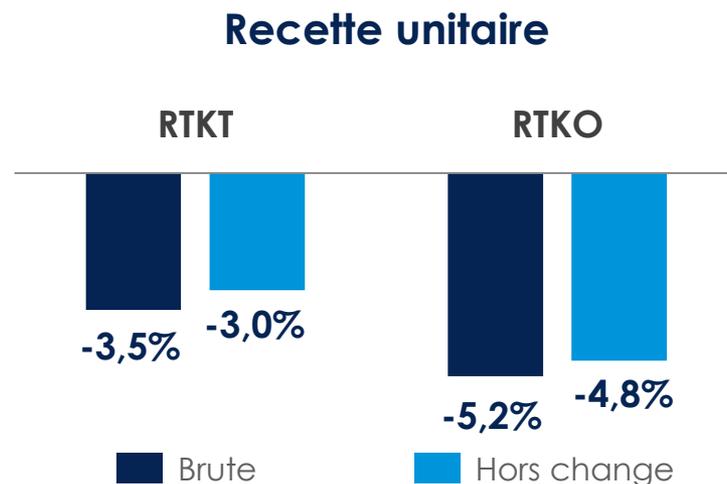
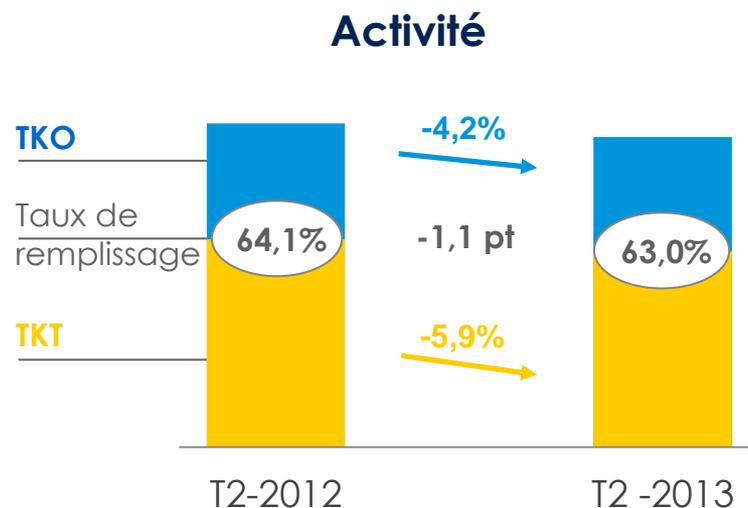


Total



Forte réduction des capacités tout cargo au 2^{ème} trimestre

- + Contexte inchangé : faiblesse du commerce mondial et situation de surcapacité
- + Forte réduction des capacités : -4,2%, dont -18,3% pour les avions tout cargo
- + Réduction des pertes grâce à une bonne performance sur les coûts unitaires
 - ▶ C/TKO : -6,3%
 - ▶ C/TKO hors change et a prix du carburant constant : -2,9%



Maintenance

En millions d'euros	T2 2013	T2 2012*	Variation
Chiffre d'affaires total	846	801	+5,6%
Chiffre d'affaires externe	319	265	+20,4%
Résultat d'exploitation	37	38	-1
<i>Marge d'exploitation</i>	4,4%	4,7%	-0,4 pt

* Pro forma IAS19R

- + Forte croissance du chiffre d'affaires tiers « moteurs » grâce à de nouveaux contrats et à la hausse des volumes d'activité dans le cadre du contrat avec GE
- + Développement de l'activité « équipements » suite à la signature de nouveaux contrats
- + Résultat d'exploitation affecté par une réduction de l'activité sur la flotte du groupe

Autres activités

Transavia	T2 2013	T2 2012*	Variation
Chiffre d'affaires transport (m€)	274	238	+15,1%
Résultat d'exploitation (m€)	-3	-1	-2
Capacité (mds de SKO)	5,7	5,0	+13,9%
<i>RSKO (centimes d'€ par SKO)</i>	4,77	4,72	+1,1%
Commissariat et autres			
Chiffre d'affaires externe (m€)	115	94	+22,3%
Résultat d'exploitation (m€)	2	5	-3

* Pro forma IAS19R

- + Transavia : hausse de la recette unitaire en dépit de la forte croissance de l'activité (3 avions de plus chez Transavia France)
- + Commissariat : croissance du chiffre d'affaires de +6% hors impact comptable lié à la cession d'une filiale

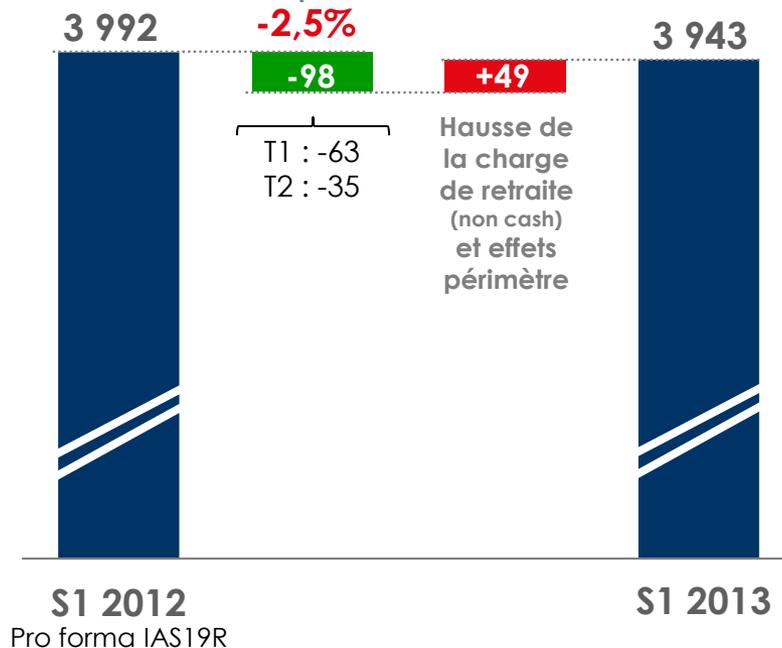
Baisse des coûts de personnel en ligne avec l'objectif

- + Baisse des effectifs
 - ▶ -3 300 ETP en juin 2013 comparé à juin 2012⁽¹⁾
- + Suppression des augmentations générales de salaires chez Air France comme chez KLM
- + Objectif de baisse des coûts annuels de personnel inchangé : plus de 200m€⁽²⁾ en 2013 par rapport à 2012

Evolution des coûts de personnel

(m€, y. c. intérimaires)

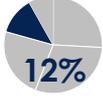
Coûts
de personnel
hors impact retraites
et effets périmètre



(1) A périmètre constant

(2) Hors hausse de la charge de retraite et effets périmètre

Evolution des autres charges d'exploitation

S1-2013		m€	Variation brute	Variation hors change
	Carburant	3 408	-4,5%	-4,1%
	Coûts externes pilotables⁽¹⁾	2 926	+4,1%	+4,6%
	<i>Hors achats et consommation d'entretien aéronautique</i>	2 279	+0,9%	+1,4%
	Autres coûts liés à la capacité⁽²⁾	1 549	-2,1%	-1,4%
	Coûts externes non pilotables⁽³⁾	997	+0,2%	+0,7%
	Charges d'exploitation totales⁽⁴⁾	12 752	-0,6%	-0,3%
	Charges d'exploitation hors carburant	9 344	+0,8%	+1,1%
	<i>Capacité (ESKO)</i>			+1,3%

(1) Commissariat, achats d'assistance en escale, achats d'entretien, frais commerciaux et de distribution, autres frais

(2) Affrètements aéronautiques, locations opérationnelles, amortissements, dépréciations et provisions

(3) Redevances aéronautiques, impôts et taxes

(4) Y compris carburant, personnel, autres produits de l'activité et autres produits et charges

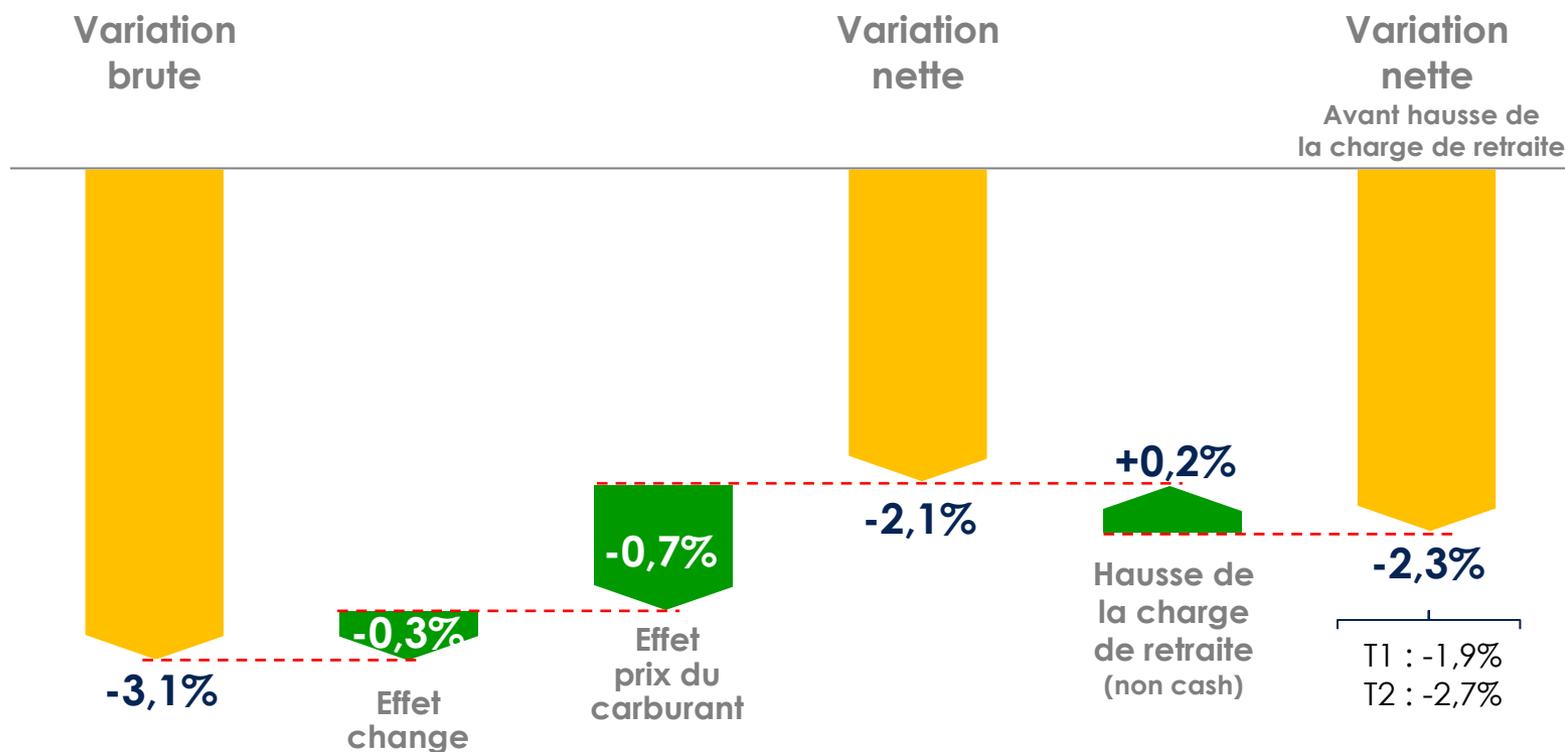
Poursuite de la réduction des coûts unitaires

Premier semestre 2013

Coût net : 11 340m€ (-1,8%)

Capacité en ESKO : 161 776m (+1,3%)

Coût unitaire à l'ESKO : 7,01 centimes d'€



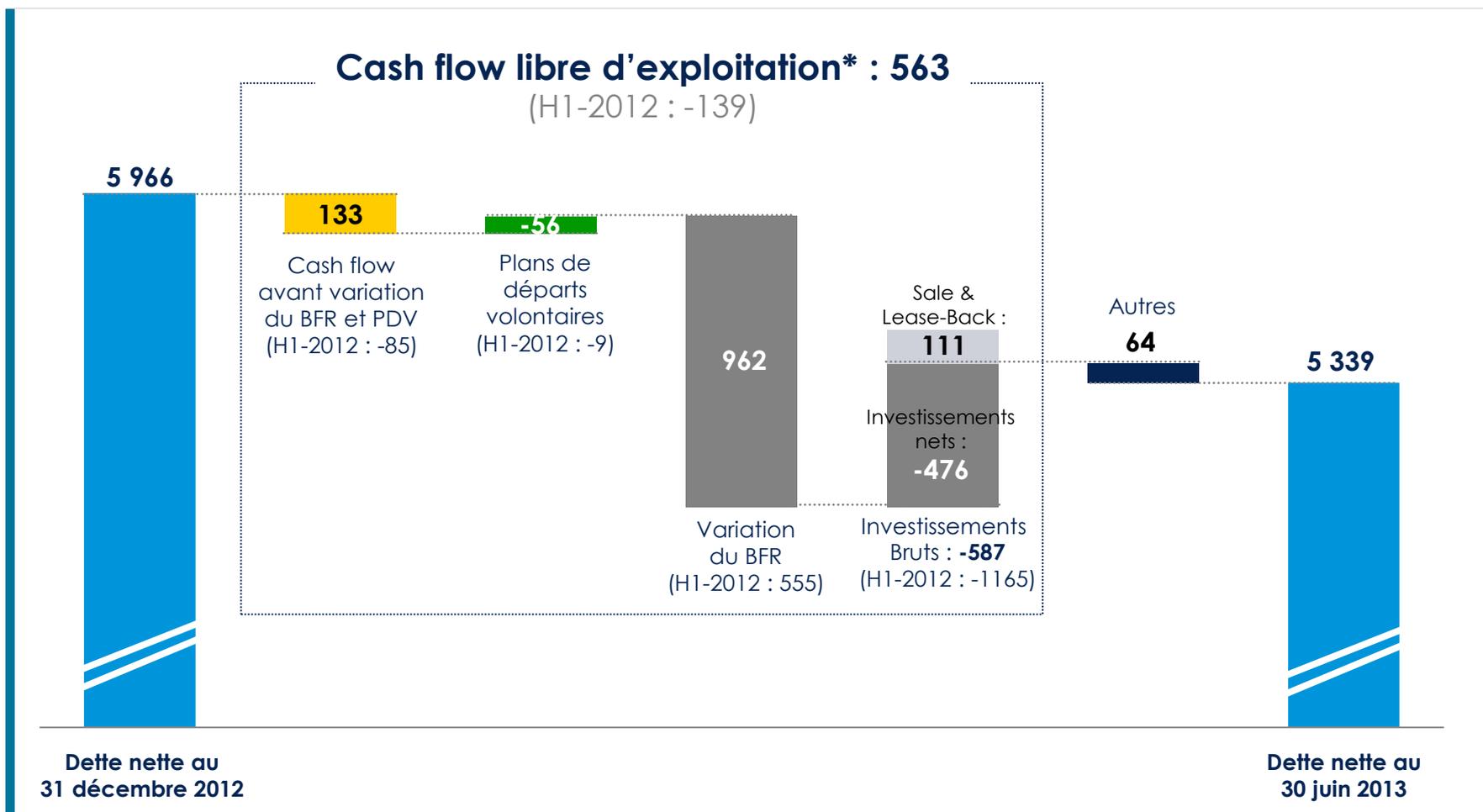
Résultat net

En millions d'euros	T2 2013	T2 2012*	S1 2013	S1 2012*
Résultat d'exploitation	79	-79	-451	-690
Charges de restructuration	-1	-356	-4	-404
Autres produits et charges non courants	-15	-9	-39	134
Résultat des activités opérationnelles	63	-444	-494	-960
Coût de l'endettement financier net	-104	-88	-201	-170
Résultat de change	30	-86	34	-32
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (principalement dérivés)	-158	-372	-115	-152
Autres produits et charges financiers	-12	4	-8	6
Impôts	44	110	72	91
Résultats des entreprises mises en équivalence et minoritaires	-26	-21	-81	-59
Résultat net, part du groupe	-163	-897	-793	-1 276

* Pro forma IAS19R

Forte amélioration du cash flow libre d'exploitation semestriel

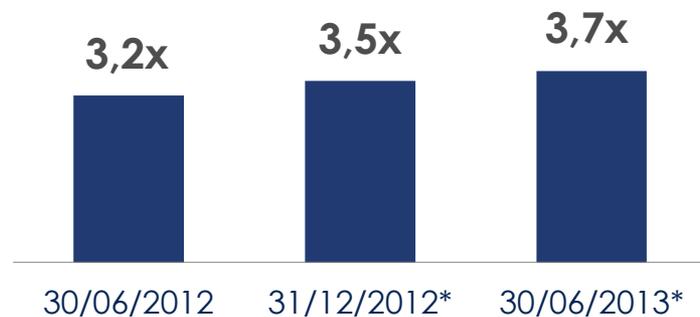
En millions d'€



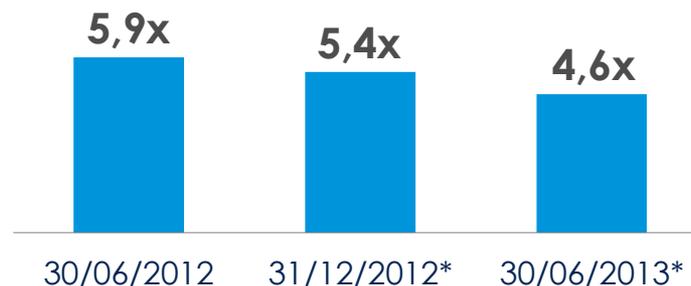
* Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation après investissements corporels et incorporels nets.

Amélioration des ratios financiers au 30 juin 2013⁽¹⁾

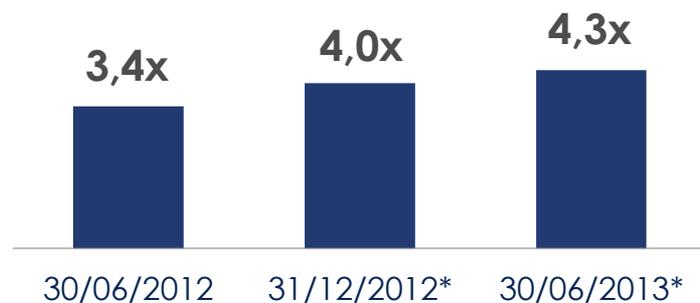
EBITDAR / frais financiers nets ajustés⁽²⁾



Dette nette ajustée⁽³⁾ / EBITDAR



EBITDA / frais financiers nets



Dette nette / EBITDA



* Pro forma IAS 19R

(1) Sur 12 mois glissants

(2) Ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

(3) Ajustée de la capitalisation des locations opérationnelles (7x la charge annuelle)

Un niveau satisfaisant de liquidités

- + Une trésorerie de 4,7 Mds€ au 30 juin 2013
- + Des lignes de crédit disponibles de 1,85 Mds€
 - ▶ Air France : 1,06 Mds€ jusqu'en 2016
 - ▶ KLM : 540 m€ jusqu'en 2016
 - ▶ Air France-KLM : 250 m€ jusqu'en 2017

Transform 2015



■ Sur le plan de marche

Transform 2015 : un plan global

2012

Mise en place des bases de redressement du groupe

- + Mesures immédiates de réduction des coûts
- + Strict contrôle des capacités et réduction des investissements
- + Négociation de nouveaux accords collectifs
- + Définition des projets industriels

2013

Mise en œuvre

- + Réduction des coûts
- + Projets industriels
- + Initiatives de reconquête des clients

Automne 2013 : Point sur le déroulement du plan et mesures complémentaires

2014

Plein impact des mesures

- + Réduction de 2 Mds€ de la dette à 4,5 Mds€
- + Un objectif d'EBITDA entre 2,5 et 3 Mds€

Transform 2015 : bilan à mi-parcours

Un calendrier respecté...

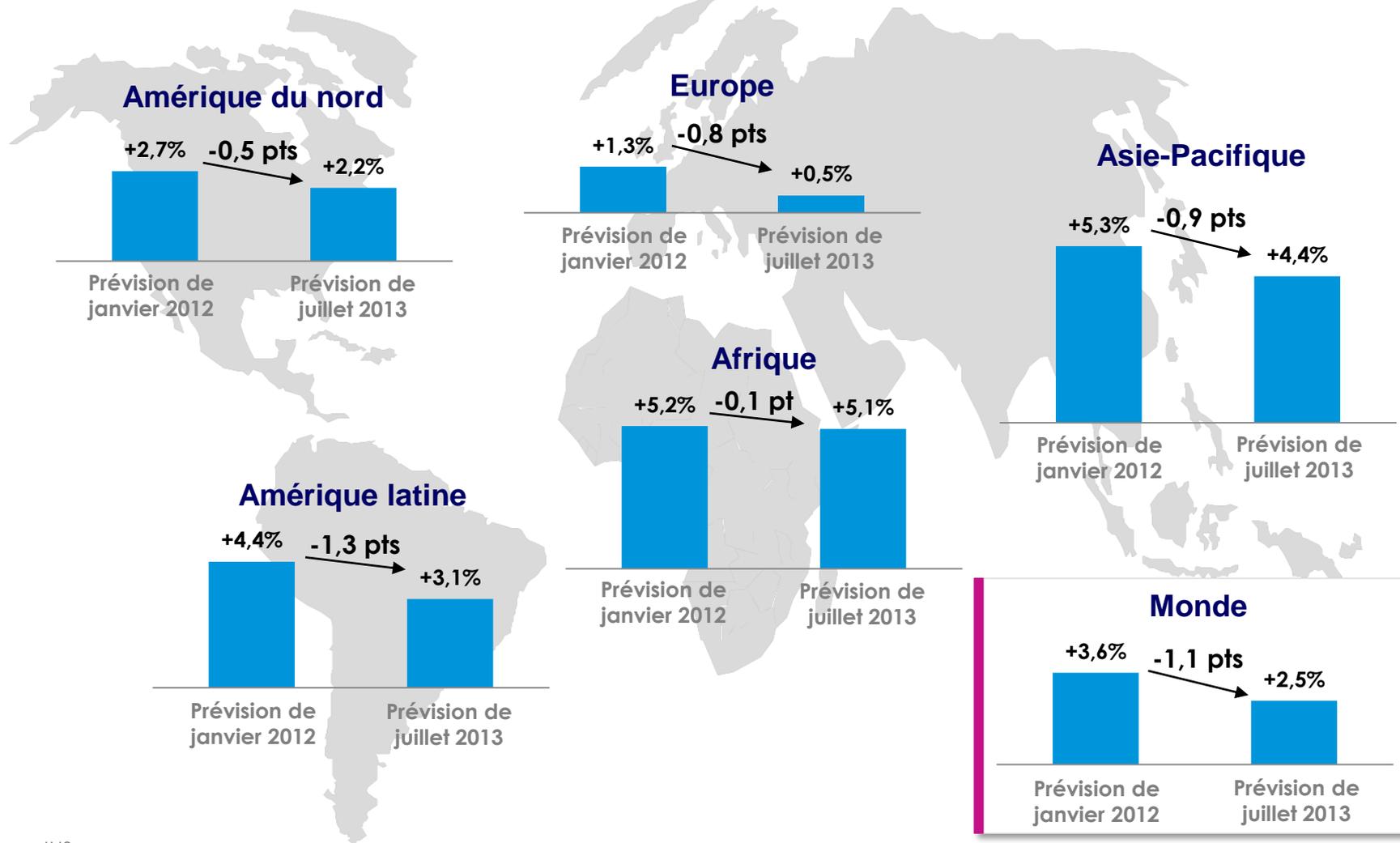
- + Négociation et mise en œuvre de nouveaux accords collectifs avec chaque catégorie d'employés
- + Lancement comme prévu de tous les projets industriels
- + Suivi centralisé de la mise en œuvre des projets

...dans une conjoncture plus difficile qu'attendu

- + Révisions à la baisse des prévisions économiques
 - ▶ Europe
 - ▶ Amérique latine
 - ▶ Asie Pacifique
- + Un prix moyen du pétrole sur la période 2012-2014 revu à la hausse
 - ▶ Photo de janvier 2012 : 95\$
 - ▶ Photo de décembre 2012 : 106\$
 - ▶ Photo de juillet 2013 : 107\$

Un contexte économique plus difficile qu'attendu

Prévisions de croissance du PIB 2012-2014



Source : IHS

Mise en œuvre des mesures de réduction des effectifs

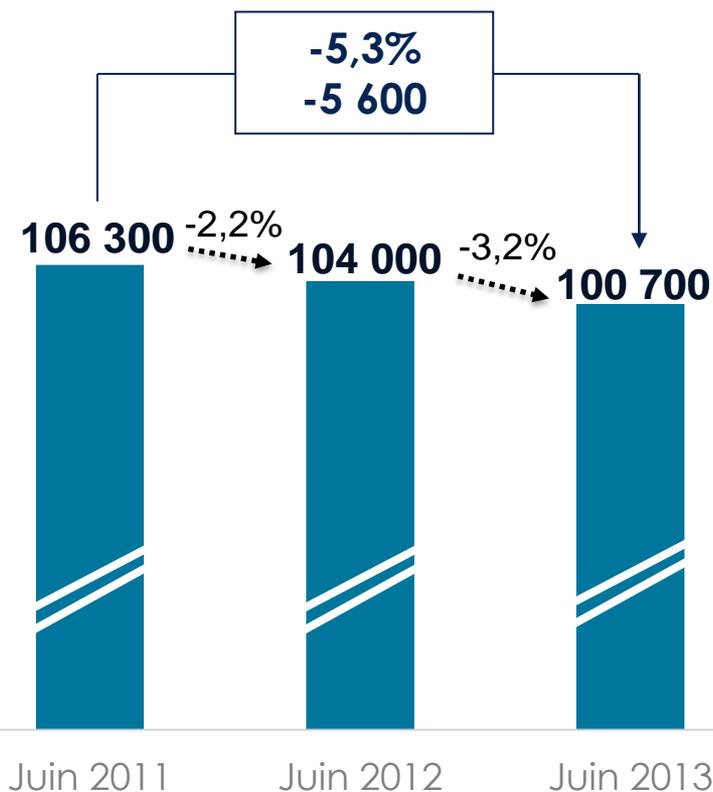
+ Mesures volontaires chez Air France

Catégorie de personnel	Clôture du plan	Objectif	Signés	Partis au 30/6
Personnel au sol	Mars 2013	2 770	2 880	1 700
Pilotes	Janvier 2013	300	270	160
Hôtesse et stewards	Nov. 2013	500	En cours	En cours

+ Réduction des CDD et de l'intérim

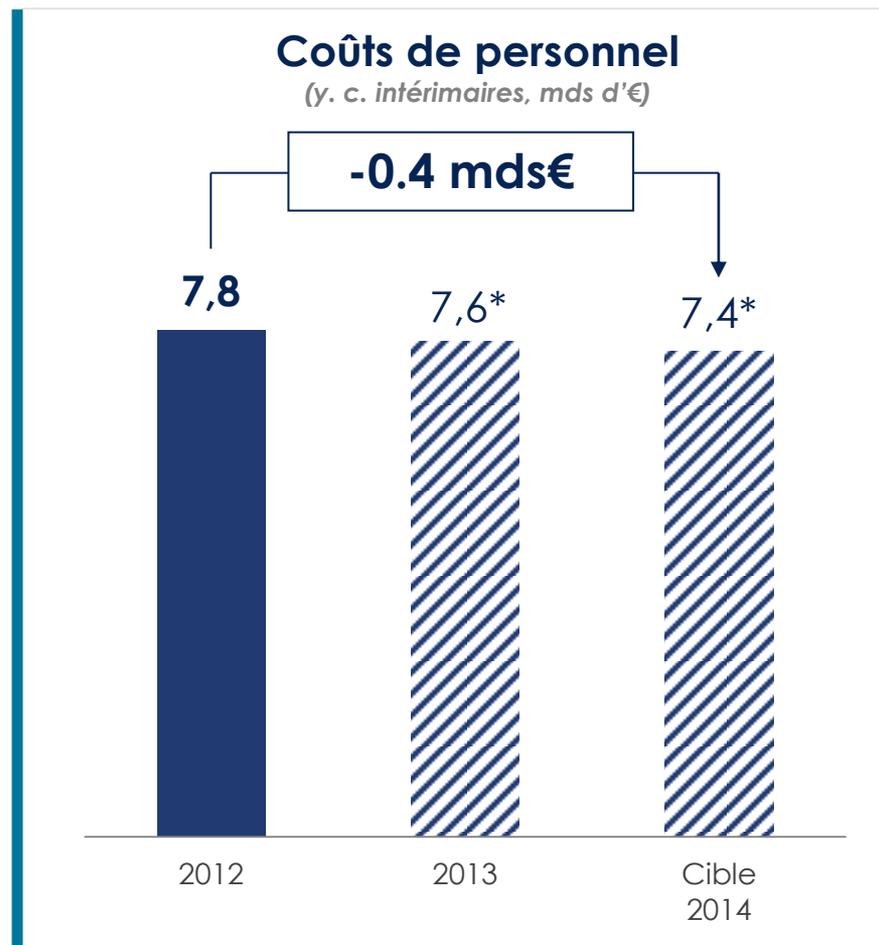
Evolution des effectifs

(à périmètre constant, y. c. intérimaires)



Coûts de personnel en baisse

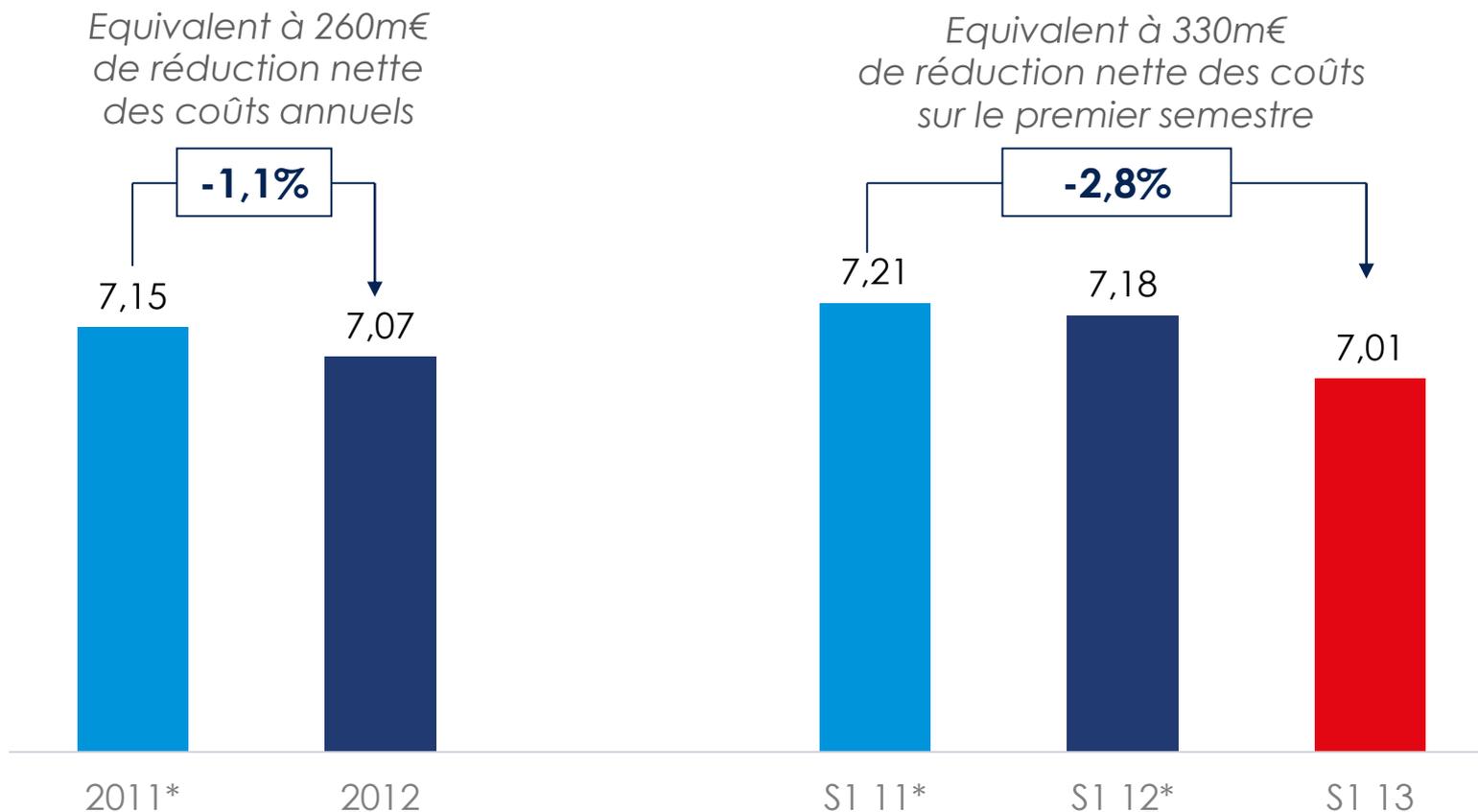
- + Mise en œuvre des nouveaux accords assurant une hausse de la productivité
 - ▶ Personnel au sol d'Air France : augmentation des heures travaillées à compter de janvier 2013
 - ▶ Equipages d'Air France : nouvelles règles mises en œuvre entre novembre 2012 et avril 2014
 - ▶ KLM : application des nouveaux accords au 1^{er} janvier 2013
- + Effet croissant du gel des augmentations générales de salaires
 - ▶ Air France : 2012 et 2013
 - ▶ KLM : 2013 et 2014
- + Objectif : réduction de 400m€* des coûts de personnel entre 2012 et 2014



* A charge de pension constante (impact estimé : ~130m€) et hors intégration d'Airlinair

Réduction des coûts unitaires : sur le plan de marche

Evolution des coûts unitaires*



* Coût unitaire net à l'ESKO, en centimes d'€, hors change et à prix du carburant constant, corrigé de l'impact (non cash) des charges de retraite

Mise en œuvre des projets industriels : Long-courrier et maintenance

Long-courrier

- + Hausse de la productivité grâce aux nouveaux accords collectifs
- + Accélération de la sortie des avions les moins productifs : 4 MD-11 en moins à l'été 2013
- + Optimisation réseau
- + 2012-14 : accroissement des investissements clients
 - ▶ Nouvelles cabines
 - ▶ Correspondance
 - ▶ Culture client
- + Nette amélioration des résultats

Maintenance

- + Développement des activités rentables : moteurs et équipements
- + Hausse de la productivité grâce aux nouveaux accords collectifs
- + Réduction de certaines activités de grand entretien non rentables
- + Croissance du chiffre d'affaires et des résultats

Mise en œuvre des projets industriels : Moyen-courrier

- + Augmentation de la productivité des avions
 - ▶ Air France : retrait de 16 avions (de 135 à l'été 2012 à 119 à l'été 2013)
 - ▶ KLM : densification des B737 réalisée, réduction des temps de demi-tour
- + Fermeture de 7 lignes
- + Réorganisation de l'activité régionale française
 - ▶ Lancement de HOP en avril , avec de bons niveaux de réservations
 - ▶ Retrait de 15 avions régionaux à l'été 2013
- + Adaptation des bases de province
 - ▶ Baisse significative des capacités*
 - ▶ Forte hausse des recettes unitaires
- + Développement de Transavia France
 - ▶ Hausse du chiffre d'affaires de 27% au premier semestre grâce à trois avions supplémentaires
- + Des résultats en amélioration, mais un projet industriel à compléter et à finaliser en 2014 grâce à des mesures additionnelles

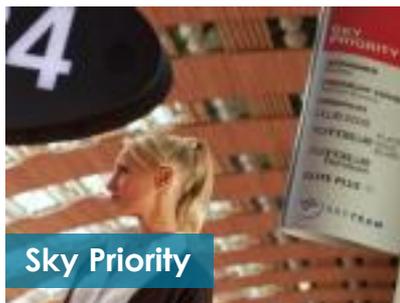
* De 29 avions opérés à l'été 2012 à 25 à l'été 2013

Mise en œuvre des projets industriels : Cargo

- + Marché très difficile
- + Réduction des capacités
 - ▶ Capacités en baisse de 4% sur le S1, dont -14% sur les avions tout-cargo
- + Réduction de la flotte d'avions inutilisés
 - ▶ Wet-lease d'un avion à Etihad
 - ▶ Deux avions tout cargo en moins à l'été 2013
 - ▶ Retour au loueur d'un avion en novembre 2013
- + Impact de Transform 2015 sur les coûts pilotables
- + Nouvelle politique commerciale et de revenue management
 - ▶ Segmentation client améliorée et approche plus ciblée
 - ▶ Nouveau système de revenue management complètement déployé en juin 2014
- + Des résultats en amélioration, mais un projet industriel à compléter et à finaliser en 2014 grâce à des mesures additionnelles

Déploiement des initiatives de reconquête des clients

Avril 2012



Juin 2012



Octobre 2012



Juillet 2013



Été 2014



- + Montée en gamme de l'expérience client à CDG
 - ▶ Nouveaux terminaux, nouveau salon
 - ▶ Amélioration des indices de satisfaction
- + Nouvelles initiatives commerciales
 - ▶ Prix mini chez Air France : 1,9 millions de billets vendus depuis le lancement en janvier 2013
 - ▶ Evolutions des produits moyen-courrier : nouveau service à bord chez Air France (Octobre 12), Economy comfort chez KLM (décembre 2012)
 - ▶ Succès du lancement de Hop!
- + Nouvelles cabines long-courrier
 - ▶ Juillet 2013 : nouvelle classe affaires chez KLM
 - ▶ Été 2014 : nouvelles cabines chez Air France

Mise en œuvre de mesures complémentaires à l'automne 2013

- + Un point programmé depuis le lancement de Transform 2015
- + Deux secteurs plus particulièrement concernés
 - ▶ Cargo pour l'ensemble du groupe
 - ▶ Moyen-Courrier d'Air France (plus exposé au point-à-point que KLM)
- + Des mesures complémentaires importantes à l'étude
 - ▶ Réduction des coûts, notamment de personnel
 - ▶ Projets industriels
 - ▶ Initiatives commerciales
- + Réduction complémentaire des effectifs chez Air France grâce à des mesures de départs volontaires, du temps partiel, des congés sans solde, etc.
- + Calendrier
 - ▶ Annonce des mesures à l'automne 2013
 - ▶ Mise en œuvre le 1^{er} janvier 2014

Perspectives 2013



Perspectives pour le second semestre 2013

- + Contexte économique difficile
- + Réservations bien orientées pour l'été
- + Risque sur la facture carburant du second semestre
 - ▶ 4,8 mds\$ selon la courbe à terme du 19 juillet
- + Strict contrôle des capacités
- + Effet croissant des mesures Transform 2015
- + Objectifs :
 - ▶ Réduction des coûts unitaires*
 - ▶ Baisse de la dette nette par rapport au 31 décembre 2012
 - ▶ Amélioration du résultat d'exploitation sur le second semestre en ligne avec celle observée au premier semestre

* A change et prix du carburant constants

Annexes

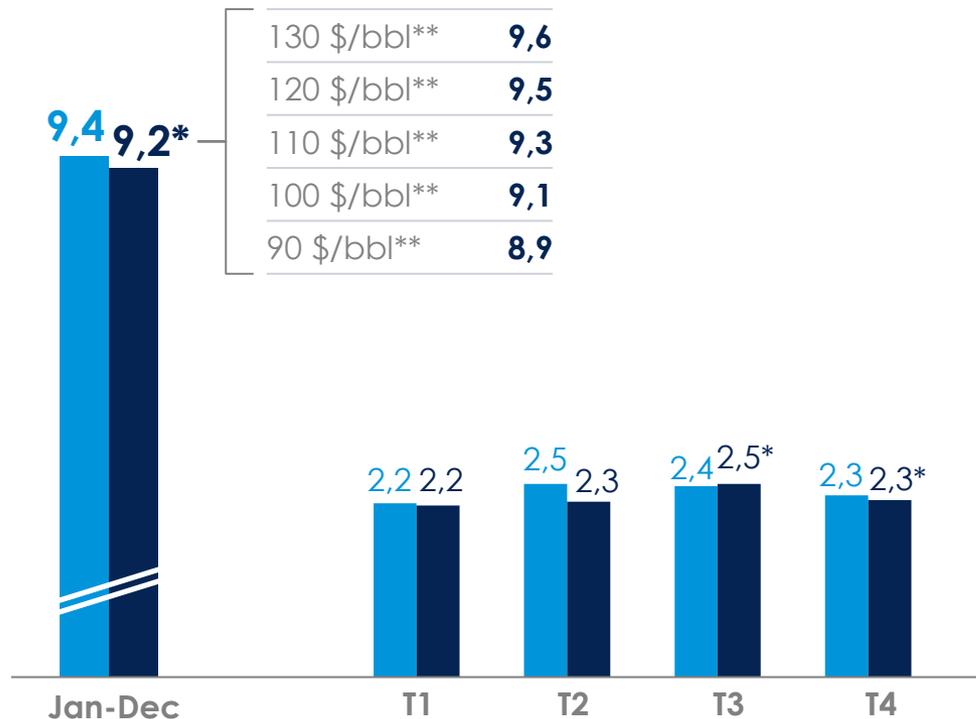


Point sur la facture carburant

En milliards de dollars

Facture de carburant après couverture

■ 2012
■ 2013



130 \$/bbl**	9,6
120 \$/bbl**	9,5
110 \$/bbl**	9,3
100 \$/bbl**	9,1
90 \$/bbl**	8,9

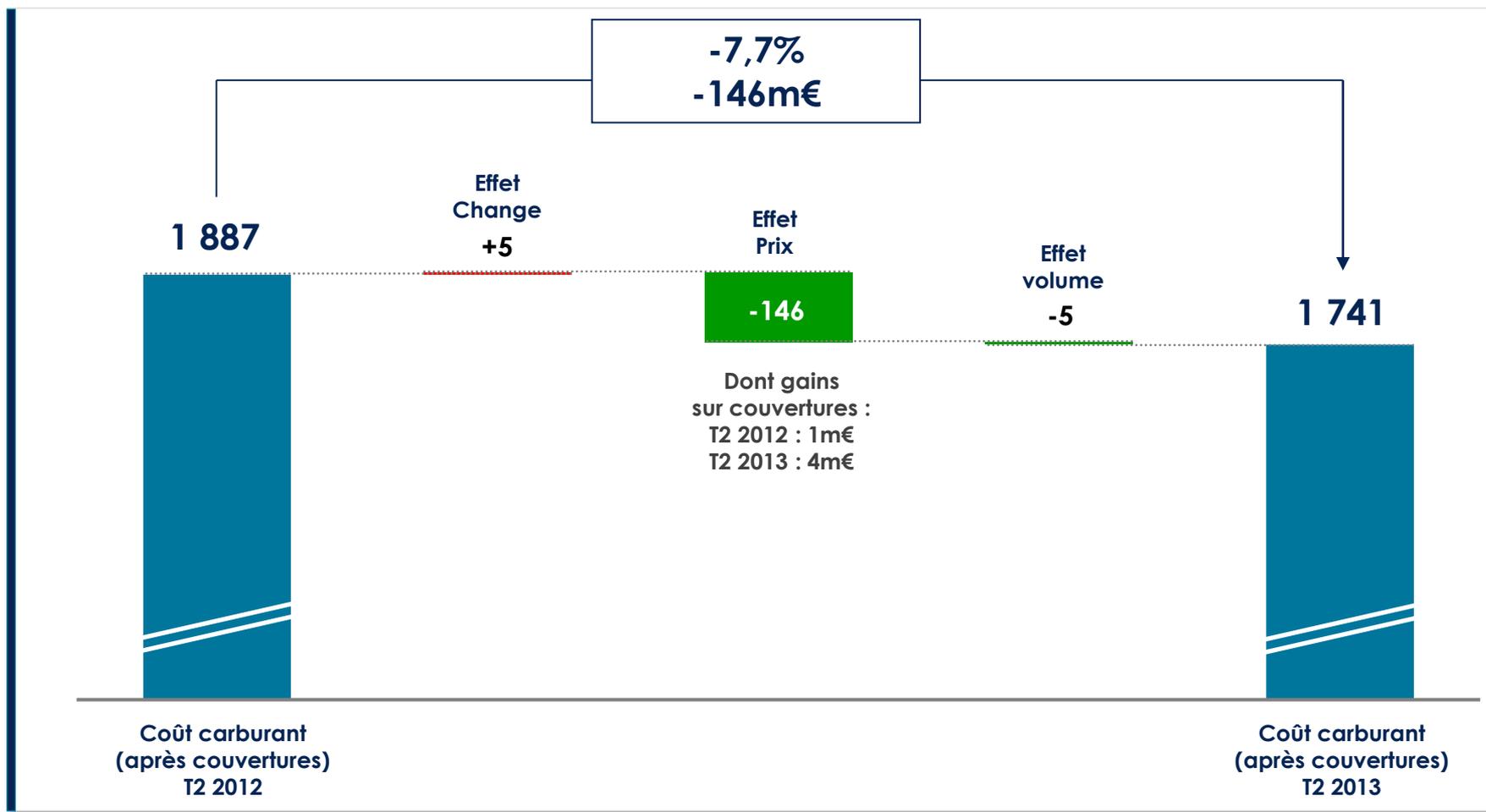
Prix de marché Brent (\$ par baril)*	107	113	103	107	105
Carburant avion (\$ par tonne)*	985	1 040	930	990	985
% de la consommation déjà couverte	74%			74%	78%

* Réalisé + courbes à terme au 19 juillet 2013

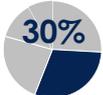
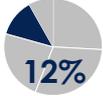
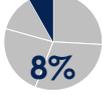
** Sur juillet à décembre 2013

Analyse du coût carburant sur le 2^{ème} trimestre

En millions d'euros



Evolution des charges d'exploitation sur le 2^{ème} trimestre

Avril-Juin 2013	m€	Variation brute	Variation hors change
 Carburant	1 741	-7,7%	-8,0%
 Charges de personnel	1 971	-0,6%	-0,3%
 Coûts externes pilotables⁽¹⁾ <i>Hors achats et consommation d'entretien aéronautique</i>	1 489	+6,0%	+6,4%
	1 151	+1,9%	+2,5%
 Autres coûts liés à la capacité⁽²⁾	779	-3,9%	-3,3%
 Coûts externes non pilotables⁽³⁾	528	+2,5%	+3,0%
Charges d'exploitation totales⁽⁴⁾	6 501	-1,2%	-1,1%
Charges d'exploitation hors carburant	4 760	+1,4%	+1,7%
<i>Capacité (ESKO)</i>			+2,4%

(1) Commissariat, achats d'assistance en escale, achats d'entretien, frais commerciaux et de distribution, autres frais

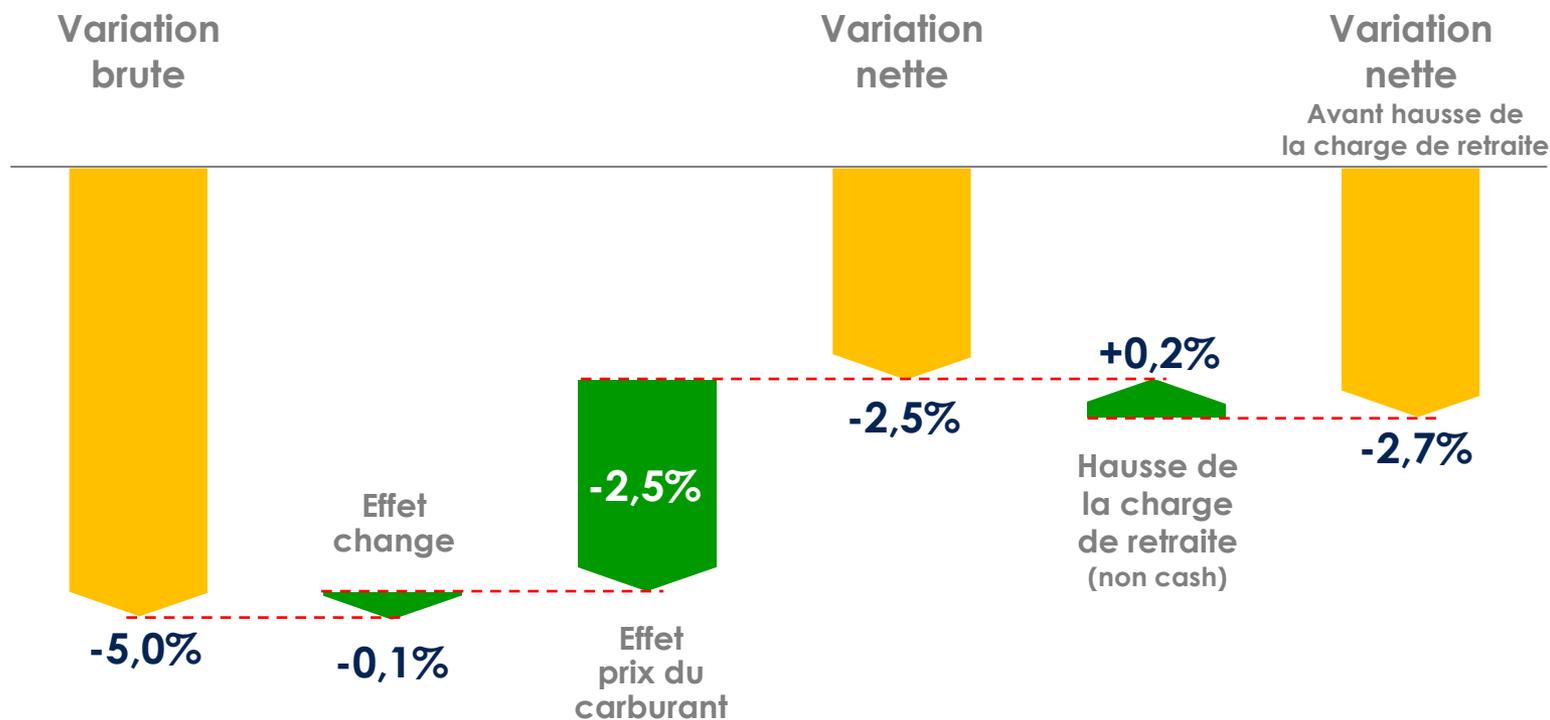
(2) Affrètements aéronautiques, locations opérationnelles, amortissements, dépréciations et provisions

(3) Redevances aéronautiques, impôts et taxes

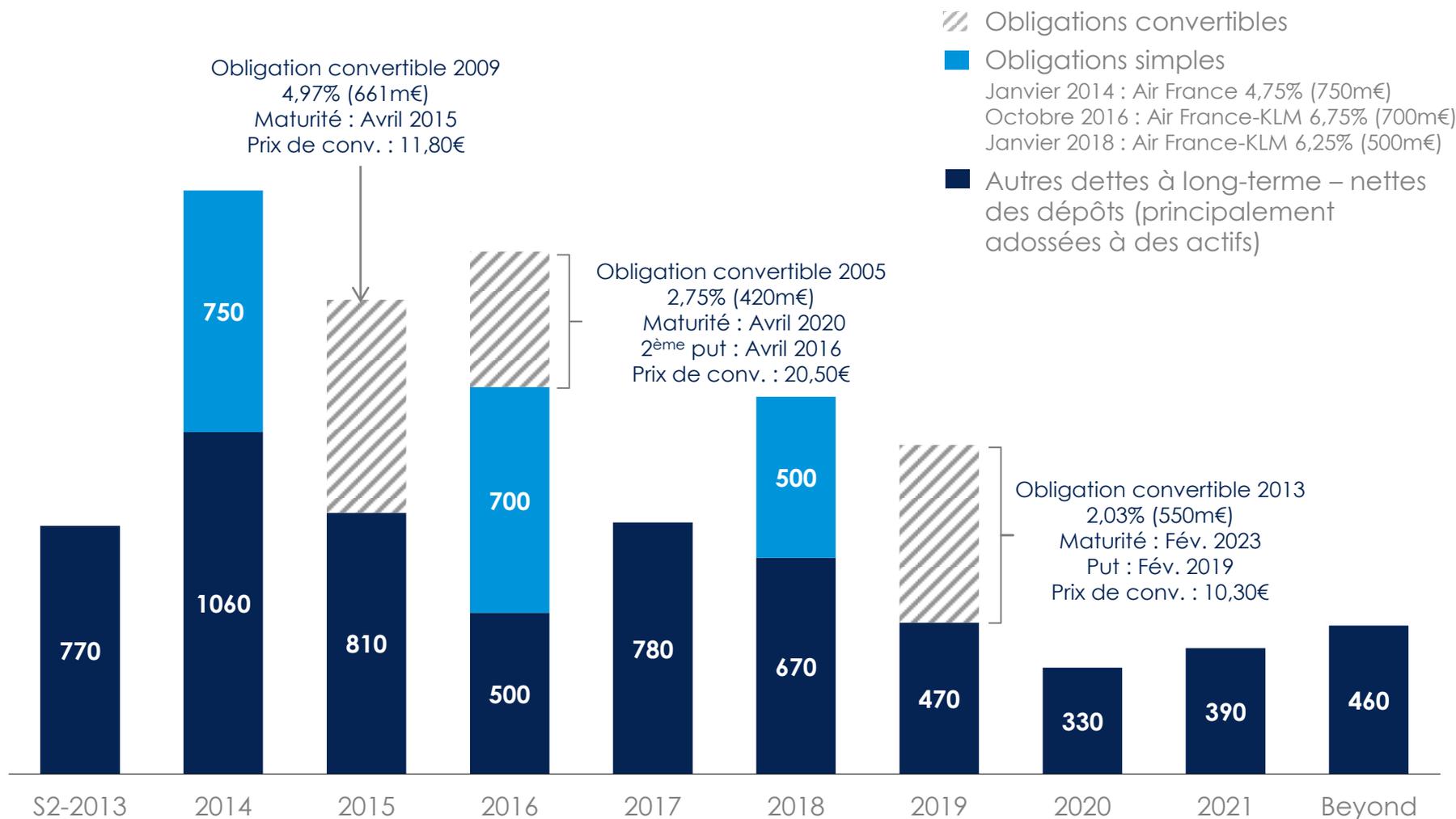
(4) Y compris carburant, personnel, autres produits de l'activité et autres produits et charges (7m au T2 2013, 21m au T2 2012)

Poursuite de la réduction des coûts unitaires au 2^{ème} trimestre

Coût net : 5 769m€ (-2,7%)
Capacité en ESKO : 85 273m (+2,4%)
Coût unitaire à l'ESKO : 6,77 centimes d'€



Profil de remboursement de la dette au 30 juin 2013*



* En millions d'€, net des dépôts sur locations financières et hors dettes perpétuelles de KLM (580m€)

Calcul de l'endettement financier net

En millions d'€	30 juin 2013	31 déc. 2012
Dettes financières courantes & non courantes	11 174	10 999
Dépôts liés aux dettes financières	(650)	(650)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE)	(393)	(393)
Couvertures de change sur dette	(2)	4
Intérêts cours non échus	(104)	(112)
= Dettes financières brutes	10 025	9 848
Trésorerie & équivalent trésorerie	4 053	3 420
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	126	328
Trésorerie nantie mobilisable	384	235
Dépôts (obligations AAA)	166	156
Concours bancaires courants	(43)	(257)
= Liquidités nettes	4 686	3 882
Endettement financier net	5 339	5 966
Capitaux propres consolidés	2 987	3 637*
Ratio endettement net / fonds propres	1,79	1,64
EBITDA (12 mois glissants)	1 638*	1 395*
Ratio dette nette / EBITDA	3,26	4,28

* 2012 pro forma IAS19R

Forte augmentation du cash flow libre

En millions d'€	S1 2013	S1 2012*	Variation
EBITDA	396	153	+243
Cash out lié à l'endettement financier net	-182	-165	-17
Cash out retraites	-43	-29	-14
Autres impacts cash	-38	-44	+6
Cash flow avant variation du BFR et plans de départ volontaires	133	-85	+218
Plans de départ volontaire	-56	-8	-48
Cash flow avant variation du BFR	77	-93	+170
Variation du BFR	962	555	+407
Cash flow d'exploitation (A)	1 039	462	+577
Investissements avant sale & lease-back	-587	-1 165	+578
Sale & lease-back	111	565	-454
Investissements nets (B)	-476	-600	+124
Cash flow libre d'exploitation (A+B)	563	-138	+701

* 2012 pro forma IAS19R

Calcul du coût net à l'ESKO

En millions d'€		T2 2013	T2 2012*	S1 2013	S1 2012*
Chiffre d'affaires « passage » régulier		4 922	4 894	9 183	9 099
+ Chiffre d'affaires transport de fret		652	719	1 308	1 416
+ Chiffre d'affaires transport de Transavia		274	238	398	344
= Chiffre d'affaires total au transport	A	5 848	5 851	10 889	10 859
- Résultat d'exploitation	B	79	(79)	(451)	(690)
= Coût net	A - B = C	5 769	5 930	11 340	11 549
Activité exprimée en ESKO	D	82 273	83 300	161 776	159 652
Coût net à l'ESKO (centimes d'€)	C / D	6,77	7,12	7,01	7,23
Variation brute		-5,0%		-3,1%	
Effet change sur les coûts nets			-3		-34
Effet prix du carburant			-146		-80
Variation à change et prix du carburant constants		-2,5%		-2,1%	
Hausse de la charge de retraites (non cash)			+12		+25
Variation nette		-2,7%		-2,3%	

* 2012 pro forma IAS19R